

Kanton Aargau / Kanton Solothurn

Agglomerationsprogramm AareLand, 3. Generation



# Mitwirkungsbericht

November 2016

<b>1.</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>ÜBERSETZUNGSTABELLE MASSNAHMENNUMMERN VOR / NACH MITWIRKUNG / BEHÖRDENVERNEHMLASSUNG</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>AUSWERTUNG</b>	<b>5</b>
<b>3.1.</b>	<b>STOSSRICHTUNG AGGLOMERATIONSPROGRAMM</b>	<b>5</b>
<b>3.2.</b>	<b>MASSNAHMEN</b>	<b>6</b>
<b>3.3.</b>	<b>WEITERE BEMERKUNGEN ZUM AGGLOMERATIONSPROGRAMM</b>	<b>9</b>
<b>4.</b>	<b>VERZEICHNIS DER MITWIRKUNGSEINGABEN</b>	<b>11</b>

## 1. Einleitung

Das Agglomerationsprogramm AareLand 3. Generation wurde im Frühjahr 2016 zur Behördenvernehmlassung und Mitwirkung aufgelegt. Die öffentliche Mitwirkung und die Behördenvernehmlassung zum Agglomerationsprogramm AareLand 3. Generation dauerten vom 24. März 2016 bis 20. Mai 2016.

Zur Behördenvernehmlassung und Mitwirkung lagen folgende Dokumente auf:

- Band 1 Hauptbericht
- Band 2 Massnahmenblätter
- Band 3 Zukunftsbild
- Band 4 Grundlagen und Analyse
- Tabellarische Massnahmenübersicht
- Fragebogen

Der vorliegende Bericht fasst, nach den Themen des Fragebogens geordnet, die Eingaben aus der Mitwirkung zusammen. Die Eingaben aus der Behördenvernehmlassung werden in einem separaten Bericht zusammengefasst.

Die Eingaben aus der Mitwirkung sind tabellarisch gegliedert:

- Die Absender werden in der linken Spalte codiert aufgeführt. Eine Übersicht der Absender befindet sich am Ende des Berichts. Der Bericht wird anonym veröffentlicht.
- Die Anträge sind der mittleren Spalte zu entnehmen. Ähnliche Anliegen wurden jeweils zusammengefasst.
- Die Stellungnahme der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms ist der rechten Spalte zu entnehmen.

## 2. Übersetzungstabelle Massnahmennummern vor / nach Mitwirkung / Behördenvernehmlassung

Nach der Mitwirkung / Behördenvernehmlassung wurden einige Massnahmen neu ins Agglomerationsprogramm aufgenommen, andere bezüglich ihrer Prioritäten verändert oder in andere Massnahmenkategorien eingeteilt. Dies hatte Anpassungen an der Nummerierung der Massnahmen zur Folge. Untenstehende Tabelle zeigt die Massnahmen und Nummern vor und nach der Mitwirkung / Behördenvernehmlassung, damit die Eingaben mit Bezug auf Massnahmennummern weiterhin nachverfolgt werden können.

Massnahmennummer		Massnahme	Massnahmennummer		Massnahme
Bisher	Neu		Bisher	Neu	
		<b>Massnahmen Siedlung</b>			<b>Massnahmen Verkehrsmanagement</b>
S 301	S 301	Siedlungsentwicklung nach Innen	OD301A	VM301A	Schönenwerd, Busbevorzugung und Stauraumbewirtschaftung
S 302	S 302	Entwicklung von Schlüsselarealen			<b>Massnahmen Fuss- und Veloverkehr</b>
S 303	S 303	Umnutzung von Arbeitsgebieten an zentralen Lagen	FVV301A	FVV301A	Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz
S 304	S 304	Freiraumnetz im urbanen Raum	FVV302A	FVV302A	Zofingen, Fuss- und Veloweg Westseite Bahnhof
		<b>Massnahmen Landschaft</b>	FVV303A	FVV303A	Zofingen, Veloverleihsystem
L301	L301	Siedlungsnaher Landschaftsraum	FVV304A	FVV304A	Zofingen Veloabstellplätze Bahnhof
L302	L302	Aufwertung Flussräume	FVV305A	FVV305A	Zofingen, Fussgängerbeziehung SBB-Durchgang Mitte
		<b>Massnahmen Öffentlicher Verkehr</b>	FVV306A	FVV306A	Oftringen, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Zofingerstrasse
ÖV301A	ÖV301A	Intermodale ÖV-Drehscheibe Bahnhof Rothrist	FVV307A	FVV307A	Aarburg, Begegnungszone Bärenplatz
-	<b>ÖV302A</b>	Intermodale ÖV-Drehscheibe Schöffland	-	FVV308A	Aarau Aarebrücke, flankierende Massnahmen Langsamverkehr
ÖV302	ÖV303	Intermodale ÖV-Drehscheibe Oftringen Zentrum (SBB-Haltestelle)	-	FVV309A	Aarau, Veloparking "Ring am Bahnhof"
-	ÖV304A	Niederamt, ÖV-Teilkonzept (Eigenleistung)	-	FVV310A	Egerkingen/Neuendorf: Fuss und Veloverbindung ÖV-Drehscheibe – Arbeitsgebiet
		<b>Massnahmen Aufwertung Ortsdurchfahrten</b>	-	FVV311A	Zofingen, FVV Verbindung Nationalbahnweg – Bahnhof Gleis 40, inkl. Abstellplätze
OD301A		<del>Schönenwerd, Verkehrsmanagement</del>	FVV308B	FVV312B	Aarburg, Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord
OD302A	OD302A	Aarburg, Aufwertung Oltnenstrasse K103	FVV309B	FVV313A	Aarburg/Olten, Fuss- und Veloverkehrsverbindung
OD303B	OD303A	Aarau, BGK Entfelderstrasse	FVV310B	FVV314B	Niederamt, Veloschnellroute Aarau-Olten
		<b>Massnahmen Gesamtverkehrliche Optimierung Kantonsstrassen</b>	-	FVV315C	Veloschnellrouten Kanton Aargau
MIV301A	MIV301A	Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104			
		<b>Massnahmen Optimierung Kantonsstrassen-netz mit Aufwertung Ortsdurchfahrt</b>			
MIVOD301A	MIVOD301A	Rothrist, Wiggertalstrasse 3. Etappe und Aufwertung Ortsdurchfahrt			
MIV302C	MIVOD302B	Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+)			

### 3. Auswertung

#### 3.1 Stossrichtung Agglomerationsprogramm

**Frage 1: Sind Sie mit dem Agglomerationsprogramm AareLand der 3. Generation grundsätzlich einverstanden?**

Nr.	Ein-gabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
1	1; 2	– Nein	– Wird zur Kenntnis genommen
2	3	– Ja	– Wird zur Kenntnis genommen
3	1	– Nein. Aus der Sicht der Niederämter Einwohner wurden bisher nur städtische Projekte realisiert (z.B. innerstädtische Umfahrung Olten). Der Privatverkehr aus dem Niederamt wird blockiert.	– Massnahmen auf dem städtischen Verkehrsnetz dienen auch den umliegenden Gemeinden Es sind zudem verschiedene Massnahmen im Agglomerationsprogramm der 2. Generation eingegeben, welche der Verbesserung der Ortsdurchfahrten im Niederamt dienen. Die Umsetzung ist zwischen 2015 und 2018 vorgesehen. Dies betrifft die Gemeinden: Eppenber-Wöschnau, Niedergösgen, Schönenwerd, Egerkingen, Erlinsbach SO und Dulliken. – Weiter ist zur Verbesserung der Verkehrssituation im Gäu beim Autobahnschluss die Massnahme Verkehrsmanagement Gäu vorgesehen.
4	2	– Nein. Die Gelder müssen für den Ausbau und nicht für den Rückbau der Strassen verwendet werden. Es dürfen nicht weitere Spuren entfernt werden. Der Sinn der neuen Ortsdurchfahrt in Schönenwerd ist nicht nachvollziehbar..	– Die Agglomerationsprogramme sind durchaus ausgewogen und berücksichtigen auch wichtige Massnahmen des MIV. So wurde beispielsweise die ERO als dringliches Projekt mit einem Bundesbeitrag von 50 Prozent mitfinanziert. Kantonsstrassenprojekte ausserhalb des Agglomerationsperimeters müssen hingegen mit anderen „Finanzierungsgefässen“ finanziert werden. Neben dem kantonalen Strassenbaufonds sind hier der National- und Agglomerationverkehrsfonds zu nennen. – Im AP enthalten sind nur Massnahmen, bei denen eine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds des Bundes zu erwarten ist. Bei verschiedensten MIV- und ÖV-Massnahmen ist dies nicht der Fall. – Es handelt sich nicht um einen Rückbau der Strasse und den Bau einer neuen Ortsdurchfahrt. Es ist vorgesehen, die Zentrumsdurchfahrt für alle Verkehrsteilnehmenden zu optimieren.
5	3	– Ja, insbesondere die Massnahme zur Siedlungsentwicklung nach innen und die Massnahmen im Bereich ÖV und LV werden begrüsst. Bei einzelnen Massnahmen wird eine andere Priorisierung oder Verbesserungen vorgeschlagen.	– Wird zur Kenntnis genommen
6	5	– Die definierten Handlungsschwerpunkte scheinen und richtig und wichtig.	– Wird zur Kenntnis genommen

### 3.2 Massnahmen

#### Frage 2: Wurden die richtigen Massnahmen festgelegt?

Nr.	Ein-gabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
7	1; 2; 6	– Nein	– Wird zur Kenntnis genommen
8	3	– Ja	– Wird zur Kenntnis genommen
9	1	– Nein. Eine Agglomerationsentwicklung findet nicht statt, wenn man die Verkehrsverbindungen mittendrin blockiert	– Wird zur Kenntnis genommen
10	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nein. Die ERO+ hat ausser Kosten gar nichts gebracht für das Umland von Olten</li> <li>– das Niederamt ab Starrkirch ist nur noch mehr abgeschnitten und das neue Verkehrsregime bringt tägliche Staus bis nach Dulliken.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die ERO+ ist als Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan enthalten. Die Lage ist bekannt; die Linienführung und Anhaltspunkte wird im Rahmen des Vorprojekts geklärt.</li> <li>– Die ERO+ wurde im Agglomerationsprogramm 2. Generation als B-Massnahme eingereicht. Der Bund anerkennt den Nutzen der Massnahme. Im Vergleich mit den anderen Agglomerationen fiel die Massnahme jedoch im Prüfprozess des Bundes aufgrund der hohen Kosten durch. Im Prozess wurden Optimierungen an der bisherigen Projektvariante geprüft. Die Massnahme wird neu als B-Massnahme ins AP AareLand 3. Generation aufgenommen.</li> <li>– Mit der ERO+ und den flankierenden Massnahmen verlagert sich die Kapazität auf die neue Umfahrungsstrasse. Es wird zu einer starken Entlastung der Ortsdurchfahrten Hägendorf und Rickenbach führen. Hier ist mit einer Reduktion des Verkehrsaufkommens von 40-50 Prozent zu rechnen.</li> </ul>
	3	– MIV302C: Hägendorf/Rickenbach, Umfahrung Hägendorf/Rickenbach (ERO+): Die Massnahme ist unbedingt ohne Kapazitätserhöhung für den MIV zu realisieren. Die Strategie der angebotsorientierten Verkehrsplanung ist anzuwenden.	
11	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ja</li> <li>FVV309B: Aarburg/Olten, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarburg–Olten: Antrag: Priorität A</li> </ul>	– Das Projekt/der Antrag wurde geprüft. Das Projekt kann als A-Massnahme aufgenommen werden.
12	3	– FVV310B: Niederamt: Veloschnellroute Aarau–Olten: vorziehen auf Priorität A	– Das Projekt weist noch nicht den Reifegrad auf, der nötig ist, um es als A-Massnahme ins AP AareLand aufzunehmen.
13	5	– Aus Zofinger Sicht sind vor Inangriffnahme der Überlegungen zu einer SBB-Unterführung an der Aarburgerstrasse zuerst die Massnahmen der zweiten Generation umzusetzen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Kapazitäten und Ressourcen zur Umsetzung der Massnahmen der 2. Generation und von neuen Massnahmen wurden sorgfältig geprüft.</li> <li>– Die Trägerschaft AP ist der Überzeugung, dass sowohl die Massnahmen der 2. Generation als auch die neu als A-Projekte vorgeschlagenen Massnahmen dringlich sind um im Zeithorizont 2019-2022 umgesetzt werden sollten.</li> </ul>
14	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Ergänzungen des Fuss- und Veloverkehrsnetzes scheinen etwas dürftig. Massnahmen im Bereich Veloabstellplätze auf der Ostseite des Bahnhofs Zofingen fehlen. Es besteht hier nach wie vor Handlungsbedarf.</li> <li>– Ebenfalls fehlen Massnahmen für Veloabstellplätze im Gebiet der Altstadt. Vor dem Stadthaus am Kirchplatz beispielsweise fehlen Veloabstellplätze heute gänzlich.</li> <li>– Weiter sollten im Bereich Veloverkehrsnetz grundsätzliche Überlegungen einfließen: Die regionalen Lücken sollten konsequent geschlossen werden. Radstreifen auf Kantonsstrassen (Hauptver-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Das AP AareLand 3. Generation hat einen hohen Anteil an Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr.</li> <li>– Im AP AareLand 2. Generation ist eine unterirdische Velostation auf der Ostseite unter dem Bahnhofplatz enthalten (Massnahme ÖV2A, Gesamtverkehrsprojekt Bahnhof/Untere Grabenstrasse). Weiter ist von der Stadt Zofingen im Rahmen der Behördenvernehmlassung ein zusätzliches Projekt Fuss- und Veloverbindung Nationalbahnweg – Gleis 40 inkl. Abstellplätze eingereicht worden, welches als A-Massnahme ins Programm aufgenommen wird.</li> <li>– In der Altstadt Zofingen sind dezentrale kleine Veloabstellplätze zweckmässig, wie sie teilweise bereits bestehen. Eine Aufnahme ins Agglomerationsprogramm ist nicht stufengerecht, sondern müsste durch die Stadt direkt realisiert werden.</li> </ul>

Nr.	Ein-gabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
		<p>kehrachsen) sind die schlechtesten Veloverkehrswege.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die wichtigen regionalen Verbindungen sind in den kantonalen Velonetzplanungen definiert. Noch bestehende Netzlücken sollen in den nächsten Jahren geschlossen werden. Die Massnahme „Veloschnellroute Aarau-Olten“ schliesst beispielsweise eine wichtige Lücke für den regionalen Veloverkehr. Wo attraktive Alternativen zu einer Linienführung auf Kantonsstrassen vorhanden sind, werden diese als Veloverkehrswege geprüft. Mit einer Potenzialstudie hat der Kanton Aargau die Potenziale für Veloschnellrouten eruiert. Die Einrichtung solcher Routen wird als C-Massnahme ins AP AareLand 3. Generation aufgenommen.</li> </ul>
15	6	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die SP Bezirk Zofingen ist mit der grundsätzlichen Stossrichtung des Programms einverstanden und unterstützt die in der Vorlage formulierten Hauptschwerpunkte. Bei einigen Massnahmen gibt es noch Fragezeichen und es muss festgestellt werden, dass in den Gemeinden sehr unterschiedlich geplant und gearbeitet wird. An dieser Stelle soll explizit die Gemeinde Aarburg genannt werden, die mit einer lösungsorientierten und nachhaltigen Planung überzeugen kann.</li> <li>– Hier wäre eine differenzierte Fragestellung zielführend gewesen, zumindest erfolgt die Differenzierung in der von der SP Zofingen formulierten Antwort, aufgeteilt nach Gemeinden und Projekten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zur Kenntnis genommen</li> <li>– Im Rahmen des Agglomerationsprogramms hat eine enge und konstruktive Zusammenarbeit mit den Gemeinden stattgefunden. Die Regionalplanung zofingenregio hat beispielsweise dazu eine Arbeitsgruppe mit den Gemeinden eingesetzt. Generelle Defizite in der Gemeindezusammenarbeit müssen auf politischer Ebene gelöst werden.</li> </ul>
16	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>– OD302A: Aarburg, Aufwertung Oltnenstrasse K103 Der VCS begrüsst die beabsichtigte Aufwertung und Sicherung des Fuss- und Radverkehrs. Konkrete Massnahmen dazu werden allerdings vermisst. Diese Massnahme ist zusammen mit FVV309 B zu einer durchgehenden, attraktiven und direkten Route zu verbinden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Aufwertung der Oltnenstrasse K103 ist auch aus Sicht der Trägerschaft dringlich. Sie wird als A-Massnahme ins AP AareLand 3G aufgenommen. Teil der Massnahme sind auch die Aufwertung und Sicherung des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität entlang der K103.</li> <li>– Die Einschätzung wird geteilt, dass eine Koordination mit der Massnahme FVV309B erforderlich ist. Dies ist in der Projektorganisation auch so vorgesehen.</li> </ul>
17	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Hierzu einige Feststellungen zur 2. Generation Massnahmen Band 2: Die Massnahme ÖV3A (S.36) ist nicht oder nur teilweise umgesetzt. Die Massnahme OD2A (S.70) ist nur teilweise umgesetzt. Insbesondere der Bezug in Richtung Norden ist nicht umgesetzt. Die Massnahme MIV1A befindet sich nur im Teilbereich "Schaffung einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung zur Entlastung der K104 Luzernerstrasse Oftringen, Zofingen" in Umsetzung.</li> <li>– Im Aareland 2. Generation Schlussbericht Band 11 wurde die MIV-Sanierung Bahnübergang Aarburgerstrasse von der Priorität B in die Priorität C zurückgestuft (S. 27)</li> <li>– Nur wird im Hauptbericht Band 1 S.80 erläutert, dass eine Aufhebung des Niveauübergangs nicht mehr länger hinausgeschoben werden könne. Im Band 2 Massnahmen wird ab S.47 genauer darauf eingegangen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Siehe Umsetzungsreporting (Band 1; Kap. 2 und Anhang in der definitiven Fassung). Die 2. Generation ist zur Zeit noch in einem frühen Zeitraum der Umsetzungsperiode, wobei die einzelnen Vorhaben naturgemäss aktuell einen unterschiedlichen Projektierungsstand aufweisen.</li> <li>– Seit der Eingabe in der 1. Generation haben sich die Rahmenbedingungen verändert. Es verkehren zusätzliche Züge und die Schliesszeiten haben sich erhöht. Dies führt zu Rückstaus über die angrenzenden Knoten hinaus und vor allem zu einer weiteren Verschlechterung der Fahrplanstabilität der Buslinie 3. Die K104 ist eine innerstädtische Hauptachse, welche städtebaulich aufgewertet und möglichst entlastet werden soll. Die NK 2014 dient als Entlastungsachse, die Lenkung des Verkehrs hat mit den Massnahmen des Verkehrsmanagements zu erfolgen. Entsprechend der Bedeutung und Funktion der Hauptachse braucht es hier weiterhin eine durchgehende Busverbindung. Eine Umleitung der Linie 3 wäre kontraproduktiv. Die Linie 3 ist die wichtigste und frequenzstärkste Linie im regionalen Busnetz. Die Fahrplanstabilität und Sicherstellung der Anschlüsse sind hier sehr wohl von Bedeutung, dies zeigen auch Kundenreaktionen bei Verspätungen. Im Zusammenhang mit der Verlängerung der</li> </ul>

Nr.	Ein-gabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aus unserer Sicht widerspricht die Massnahme der Zielsetzung der Massnahme MIVOD301A (S.54 ff). Weiter wird festgestellt, dass seit der Beantragung der Massnahme MIV301A durch die Stadt Zofingen am 04.06.2015 kein "normaler" Verkehrsfluss auf der Wiggertalstrasse ab KVA Oftringen bis Kreisel Güterstrasse in Zofingen möglich war. Die Unterführung Strengelbacherstrasse wurde im Herbst 2015 eröffnet. Unmittelbar danach wurden auf der Wiggertalstrasse (NK204) umfangreiche Bauarbeiten in Angriff genommen, die einen Verkehrsfluss verunmöglichen (lange Wartezeiten, Umwege, etc.). Weiter widerspricht eine Aufhebung des Niveauübergangs Aarburgerstrasse den Zielsetzungen des behördenverbindlichen KGV Zofingen (vom 31.03.2011) auf den Seiten 50, 52-70. Damals wurde für den Abschnitt Aarburgerstrasse ein Betriebs- und Gestaltungskonzept gefordert, welches den Ziel- und Quellverkehr auf die neue Wiggertalstrasse lenkt.</li> <li>– Die SP hat aufgrund dieser Grundlagen den hierzu notwendigen baulichen Massnahmen bislang zugestimmt. Dies davon ausgehend, dass letztlich der Altstadtring und die K104 vom MIV entlastet werden können. Die Aufhebung des SBB-Niveauübergangs an der Aarburgerstrasse bedeutet schlicht einen Paradigmenwechsel in der gesamten regionalen Verkehrsplanung und stellt bis auf den Bau der Unterführung Strengelbacherstrasse sämtliche anderen umgesetzten (oder sich in der Umsetzung befindlichen) Strassenbauprojekte in Frage.</li> <li>– Aus Sicht der SP ist das Argument der Fahrplaneinhaltung des öffentlichen Busverkehrs nicht stichhaltig. Viel eher stellt sich in diesem Bereich die Frage, ob die Linienführung der Buslinie 3 überdacht und angepasst werden müsste. Die betroffenen Haltestellen Spitalgasse, Ruhbank, Lerchenfeld und Wirtshüsli könnten aus unserer Sicht auch anders bedient werden. Weiter schafft bei dieser Buslinie die Weiterführung der Wiggertalstrasse ab ERZO bis Bernstrasse zukünftig generell eine neue Situation.</li> <li>– Aus diesen Gründen lehnt die SP die Massnahme "MIV301A Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K104" mit Nachdruck ab.</li> </ul>	<p>Wiggertalstrasse wird aktuell ein Buskonzept in diesem Raum geprüft.</p>



### 3.3 Weitere Bemerkungen zum Agglomerationsprogramm

#### Frage 3: Haben Sie weitere Bemerkungen zum Agglomerationsprogramm?

Nr.	Ein-gabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
18	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ein optimaler A1-Anschluss für das Niederamt wird empfohlen, der nicht durch die Städte Olten und Aarau führt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Diverse Ideen und Varianten wurden in den vergangenen Jahren geprüft und wieder verworfen.</li> <li>– Zurzeit werden keine Verbindungen im Niederamt zur Autobahn geplant. Dies ist entsprechend auch im REK Niederamt unter S4.1 als Teilstrategie festgehalten.</li> </ul>
19	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Das Programm entlastet nur Städte aber nicht das Niederamt (Verkehrsmassnahmen behindern lediglich den Privatverkehr)</li> </ul> <p>Ein Anschluss an die A1 wäre ein dringend notwendig. Im weiteren muss Schluss sein mit den Verstümmelungen der Strassen, Tempolimiten 30, Bussspuren etc. Es muss klar werden wer die Wirtschaft stützt und mit welchen Fahrzeugen das sind sicher nicht Velofahrer und Fussgänger die bereits heute eine umfangreiche Infrastruktur zur Verfügung haben.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die vorgeschlagenen Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr haben keine oder höchstens geringfügige Auswirkungen auf die Kapazitäten auf Kantonsstrassen.</li> <li>– Mit der Vermeidung unnötigen Verkehrs können das Verkehrsaufkommen reduziert und die Strassen entlastet werden. Dies führt nicht zuletzt zu weniger Staus und dazu, dass auf kostenintensive Strassen- und ÖV-Ausbauprojekte verzichtet werden kann oder diese zumindest erst zu einem späteren Zeitpunkt notwendig werden.</li> <li>– Mit Massnahmen wie guter ÖV-Erschliessung oder attraktiven Fuss- und Veloverkehrsverbindungen kann erreicht werden, dass Einwohnerinnen, Einwohner und Beschäftigte diese – im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr – kostengünstigeren und siedlungsverträglicheren Verkehrsmittel wählen.</li> </ul>
20	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Den Anfang zu diesem Aaresteg Aarburg machte ein Brainstorming der Fachhochschule Nordwestschweiz unter Prof. Drilling zum Thema Verbesserung der Lebensqualität Aarburg Nord. Wir haben 2014 ein Konzept für diesen Aareübergang erarbeitet und vom Büro Wilhelm+Wahlen zu eigenen Lasten eine Machbarkeitsstudie ausarbeiten lassen (Beilage). Es wäre aus Sicht der Bevölkerung sehr sinnvoll und wünschbar, wenn dieser Aaresteg in Ihre Planungen Eingang finden könnte. [siehe BEILAGE]</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Der vorgeschlagene Aaresteg wäre sicher von Nutzen, in erster Linie für den Freizeitverkehr. Angesichts der finanziellen Rahmenbedingungen ist aber im jetzigen Zeitpunkt die Voraussetzung für eine Eingabe im Agglomerationsprogramm nicht gegeben. Allenfalls kann in einer später Generation das Projekt wieder geprüft werden.</li> </ul>
21	6	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Mitglieder verschiedener Sektionen haben den Wunsch geäussert, dass die Gemeinden untereinander besser absprechen um die Zusammenarbeit zu verbessern. Die Behörden sehen das Agglomerationsprogramm noch zu wenig als Projekt für die ganze Region. Insbesondere die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden Aarburg, Oftringen und Zofingen, die auf ein gemeinsames Verkehrskonzept angewiesen wäre, liesse sich verbessern.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Das Agglomerationsprogramm ist ein Projekt für die drei beteiligten Regionen Aarau, Olten und Zofingen. Wesentliche Inhalte sind allerdings durch den Bund vorgegeben.</li> <li>– Im Rahmen des Agglomerationsprogramms hat eine enge und konstruktive Zusammenarbeit mit den Gemeinden stattgefunden. Die Regionalplanung zofingenregio beispielsweise dazu eine Arbeitsgruppe mit den Gemeinden eingesetzt. Generelle Defizite in der Gemeindegemeinschaft müssen auf politischer Ebene gelöst werden.</li> <li>– Ein gemeinsames Verkehrskonzept der drei Gemeinden würde begrüsst. Ein generelles Verkehrskonzept für das Untere Wigertal liegt vor.</li> </ul>
22	6	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Im Bereich von Naherholungsgebiete und Freiräume erachten wir das Programm als wenig innovativ. Die Planung sollte nicht nur Effizienz und Funktionalität fokussieren. Wohn- und Begegnungsräume müssen auch so gestaltet werden, dass sich die Menschen darin auch wohlfühlen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Der angesprochene Handlungsbedarf wird in den Massnahmen der Kategorien Siedlung und Landschaft ebenfalls festgestellt. Die konkrete Bearbeitung dieser Fragestellungen liegt allerdings in der Kompetenz der Gemeinden mit allfälliger Unterstützung durch die Replas und Kantone.</li> <li>– Die Vorgaben und Rahmenbedingungen werden durch die Kan-</li> </ul>

Nr.	Ein- gabe Nr.	Eingabe	Stellungnahme
		können und diese nachhaltig gestaltet sind. Private Investoren sind bezüglich diesen Punkten durch die Behörden in die Pflicht zu nehmen.	tone vorgegeben. Beide Kantone haben ihre Planungen entsprechend angepasst und stellen den Gemeinden fachliche Unterstützung zur Verfügung, um dieses wichtige Thema anzugehen.

#### 4. Verzeichnis der Mitwirkungseingaben

<b>Nr.</b>	<b>Mitwirkende</b>	<b>Adresse</b>	<b>Datum</b>
1	Peter Rickenbacher	Schachweg 15, 4657 Dulliken	18.04.16
2	Markus K�pfer	Nieder�mterstrasse 8, 4657 Dulliken	21.04.16
3	Verkehrsclub der Schweiz Sektion Solothurn	Postfach 804, 4501 Solothurn	03.05.16
4	Arbeitsgruppe ad hoc Aareweg	p.A. Klaus M�ller, Bachweg 16, 4663 Aarburg	17.05.16
5	SP Zofingen-Uerkheim-Britttau	p.A. Michael Wacker, B�rengasse 2, 4800 Zofingen	20.05.16
6	SP Bezirk Zofingen	p.A. Girell di Giovanoel Dumeng, D�beligut 8, 4665 Oftringen	23.05.16